INTERNACIA FERVOJISTO



42a jaro n-ro 1 1990

DSB - Danaj Statfervojoj - lanĉis la 13an de januaro 1990 la "trajnon de la futuro": IC 3. IC = intercity (interurba), 3 = trivagonaj unuoj.
Multe da elektronika mekaniko, nova maniero servi kaj flegi la pasaĝerojn, post tri jaroj ponto/tunelo ĉe Granda Belto kaj nova horaro = provo venki en la konkurenco.

REDAKTORA BABILO

Ni eniris la 1990ojn. Multaj gvidantoj - sociaj kaj asociaj - utiligis la okazon elpensi saĝajn eldirojn pri la into kaj la onto. Sed ne havas sencon paŝi en iliaj spuroj, des malpli, ke niaj pensoj momente lamas pro la ŝoka informo pri perdo de gravega kunlaboranto.

Cetere la politikaj ŝanĝiĝoj en pluraj niaj membrolandoj certe ŝanĝos niajn eblecojn, kaj ni esperas ke la malfermiteco donos pozitivajn rezultojn.

La 42a IFK estas proksima, kaj LKK forte laboras por igi ĝin interesa travivaĵo. Aliĝo estas rekomendinda.

Ni prezentas la enhavon de IF por via estimata prijuĝo. Se vi trovos ĝin seninteresa, komuniku tion al la redakcio. Se vi trovos interesajn erojn, diru tion al viaj kolegoj kaj al viaj ĉefoj, por ke ili enviu vin kaj trovu la padon al lingva kaj kultura egaleco.

Konscia laboremo estu nia devizo por la venontaj jaroj - kune kun nia kutima: Nia vojo: Espero, Obstino, Pacienco.
Red.

Terura sortobato

La 13an de januaro 1990 atingis nin la kruela informo, ke Gernot Ritterspach, gvidanto de Terminara Komisiono de IFEF, senaverte mortis survoje al la skisemajno, 60 jarojn aĝa.

Gernot Ritterspach estis ege modesta homo, kies kapabloj atingis la pinton. Ĉe la germana federacia fervojo li okupis altrangan postenon, kio helpis al li fari al Esperanto kaj al IFEF la eminentajn servojn, kies brila rezulto estas la Fervoja Terminaro.

Gernot Ritterspach estis unu el la plej talentaj - se ne la plej talenta - homo en la fervojista Esperanto-movado, apenaŭ anstataŭigebla.

Al Elisabeth, lia edzino, ni kore kondolencas.

Nekrologo sekvos en la venonta IF.

IFEF

INTERNACIA FERVOJISTO

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario: D-ro Romano Bolognesi, Via Misa 4, I-40128 Bologna.
Dana poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH 8590 Romanshorn.
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.



Konstanta adreso: 42a IFEF-kongreso
Karudveien 1
N-2340 Løten
Norvegio

Poŝtĉeka konto: 2 67 31 19
42a IFEF-kongreso
Syrinveien 12
N-1700 SARPSBORG
Norvegio

Kongreskotizoj en norvegaj kronoj (NOK):

	ĝis 31.01.90	ekde 01.02.90
Kongresano	300	400
Familiano/junul(in)o ĝis 20 j	150	200
Ĉambroperado	20	20

Ekskursoj kaj bankedo:

Enurba ekskurso dimanĉe	65
Bankedo kun balo marde	200
Tuttaga ekskurso al Røros merkrede	150
Tuttaga, kongresfina ekskurso vendrede	100

Pri la ekskursoj

La enurba ekskurso dimanĉe.
Post la solena kongres-inaŭguro okazos prezentado de fervojistaj uniformoj, po unu de ĉiu lando, kaj komuna fotografado. Kune kun la Fervojista Blovorkestro de Hamar ni procesios al la strato, kiu ricevos la nomon ESPERANTOGATA (=Esperantostrato). Farinte tiun ceremonion ni ekveturos per aŭtobusoj al la Fervojmuzeo, kaj post la tiea vizito ni veturos al la altesituanta restoracio **Hedmarktoppen**, de kie ni ĝuos la panoramon al la kongresurbo kaj al ĝia ĉirkaŭaĵo kaj al la lago **Mjøsa**.

La tuttaga ekskurso al Røros.
Matene la 6an de junio ni ekveturos de Hamar per trajno, kaj nia vojaĝcelo estas la antikva mineja urbo **Røros**, kiu situas 620 m super la marnivelo kaj 273 km norde de la kongresurbo. Røros estas vivanta muzeo kaj tre vizitinda. Survoje ni trapasos Elverum, Rena, Koppang kaj Tynset, veturos laŭ **Glåma**, la plej longa rivero de Norvegio kaj tra la arbarplena valo **Østerdalen**.

La kongresfina, tuttaga ekskurso al Lillehammer.
La lasta kongrestago estas vendredo la 8an de junio. Matene ni kunportu ĉiun nian bagaĝon al la stacio, de kie ni per kromtrajno vojaĝos al

Lillehammer, 58 km norde de Hamar, ĉe la norda fino de lago Mjøsa, kie komenciĝas la valo **Gudbrandsdalen**.

Ni lasos la bagaĝon en la stacidomo, dum ni vizitas la regionan popolmuzeon **Majhaugen**. Post la vizito kaj manĝo la 42a IFK solene fermiĝos. Fine per trajno al Oslo por faka rigardo kaj disiĝo al postkongreso aŭ hejmenvojaĝo. ■

HONORITOJ

Kiam IFEF distingas membron per honora membreco aŭ FISAIC per medalo, ni priskribas tion en IF. Sed kiu memoras ĉiam ĉiujn. Tial ni jen publikigas liston de honoraj membroj, honoritoj per FISAIC-medalo kaj membroj de la Honora Patrona Komitato de IFEF:

Honoraj membroj		jaro
Biesheuvel, Wilhelm †	Nederlando	1958
Drijfhout, Egbert †	Nederlando	1958
Stapel, Walig †	Nederlando	1958
Hoen, Harmen †	Nederlando	1963
Lok, Jan †	Nederlando	1965
Kensing, Ingvard †	Danio	1973
de Jong, Kornelis G.J. †	Nederlando	1975
Walder, Otto †	Svislando	1975
Thorsted, Niels Christian †	Danio	1976
D-ro Bácskai, István	Hungario	1976
Mag. Narvala, Nils Gösta †	Finnlando	1976
Gimelli, Germano	Italio	1977
Labordus, Jacob Johannes †	Nederlando	1977
Inĝ. Rebiĉek, Jaromir	Ĉeĥoslovakio	1977
Bürger, Johann	Aŭstrio	1978
Poly, Pierre	Francio	1978
Kruse, Elfriede	Fr Germanio	1980
van Leeuwen, Willem	Nederlando	1980
Blondeaux, André †	Francio	1983
Lemonnier, Germaine	Francio	1985
Zupaniĉ, Josip	Jugoslavio	1986
Engen, Per	Norvegio	1988

Honoritoj per FISAIC-medalo		medalspeco	
Geroldinger, Johann	Aŭstrio	ora	1967
Blaauw, M.Thies †	Nederlando	arĝenta	1967
Hunkeler, Hans	Svislando	bronza	1967
de Jong, Kornelis G.J. †	Nederlando	ora	1969
Lemonnier, Germaine	Francio	arĝenta	1969
Giessner, Joachim	Fr Germanio	ora	1970
Lok, Jan †	Nederlando	ora	1970
Blondeaux, André †	Francio	arĝenta	1971
Ritterspach, Gernot †	FR Germanio	arĝenta	1971
Zupanic, Josip	Jugoslavio	arĝenta	1971
Christoffersen, Johannes †	Danio	arĝenta	1973
Walder, Otto †	Svislando	ora	1974
Kruse, Elfriede	Fr Germanio	ora	1975
Bengtsson, Harry	Svedio	bronza	1976
Barks, Horace †	Britio	arĝenta	1977
van Leeuwen, Willem	Nederlando	ora	1979
Labordus, Jacob Johannes †	Nederlando	arĝenta	1981
D-ro Bácskai, István	Hungario	ora	1982
Srediĉ, Gvozden	Jugoslavio	ora	1986
Hartig, Heinz Dieter	Fr Germanio	ora	1988

Honora Patrona Komitato de IFEF:

1970	D-ro Schlesser, Emile †	Luxemburgo	Generala prez. de FISAIC
	I.A.Pahin	Francio	Prezidanto de UAICF
	Cesi, Pasquale	Italio	Direktoro de Dopolavoro Ferroviario, Bologna
1971	Inĝ Rödönyi, Karoly	Hungario	Unua Anstataŭanto de la Ministro por Poŝto kaj Trafiko
1972	D-ro inĝ. Azzi, Giordano	Italio	Honora membro de UEA, prezidanto de Itala Esp.-Federacio
1977	D-rino Boulton, Marjorie	Britio	Universitato Oxford
1987	Inĝ Rodak, Aleksander	Pollando	Ĉefdirektoro de fervoja direkcio Katowice

---

NIA NOVA STATUTO

De la 1a de januaro 1990 nia Federacio havas novan statuton, kiu anstataŭas tiun de la komenco de la jaro 1973.

Pri la neceso renovigi nian reglamentaron neniu certe dubis. Statuto estas esence socia interkonsento, sed ankaŭ konkreta aĵo, utila laborilo, multfaceta helpilo, kiu precipe devas esti je nia dispono, kaj ne male.

La jam tro multaj ĝisdatigaj slipetoj sur la paĝoj de la malnova eldono, algluitaj sekve de aproboj de kongresproponoj, igis ĝian konsultadon tre laciga kaj necerta.

Jaron post jaro oni povis konstati, ke la malnova ne plu taŭgis por niaj novaj intertempe alvenintaj bezonoj, sed kompreneble en ĝi ne ŝanĝiĝis la celoj kaj la plej gravaj gvidsignoj de nia Federacio.

Kaj do, kio nova en la statuto?

La STATUTREVIZIA KOMISIONO klopodis enkonduki precizigojn, forigi eventualajn duoblaĵojn, reordigi kaj raciigi diversajn erojn ne plu kongruajn. Ankaŭ oni ne forgesis pri la lingvaj aspektoj de la teksto, por doni al ĝi stilunuecon, enkondukante la plej taŭgajn fakterminojn por forigi, kiel eble plej, eventualajn dubojn aŭ miskomprenojn.

Ne atentante pri graveco, sed nur laŭvice en la enhavo:

- oni precizigis pri nia historia deveno kaj pri niaj celoj, kun aparta atento al nia faka agado, kaj pri nia neŭtraleco;
- oni antaŭvidis novan membrokategorion: HONORAJ PREZIDANTOJ;
- oni trovis espereble taŭgan solvon por ebligi la aniĝon de ne tutlandaj NACIAJ SEKCIOJ. (Tio supozeble permesos haltigi malkreskon kaj plialtigi la nombron de la membroj de nia organizo. La okazintaĵoj de la lasta periodo multe esperigas nin);
- la GVIDANTOJ de la TERMINARA kaj FAKE APLIKA KOMISIONOJ rajte partoprenos en la komitatkunsidoj, kiel KROMKOMITATANOJ;
- ankaŭ nova figuro de ANSTATAŬANTO DE ĈEFKOMITATANO estis enkondukita;
- post pripensiga laboro oni revenis al SAMTEMPA ESTRARELEKTO;
- TRI JARA LABORPERIODO estis prenita por ĉiuj;
- multaj precizigoj pri la farendaĵoj de la komitato, estraro kaj komisionoj estis enkondukitaj, por

ke estu pli klaraj la diversaj proceduroj kaj taskoj de niaj funkciuloj;

- ankaŭ la redaktora laboro ricevis pli precizajn indikojn pri la tempoj de la nepre aperindaj informoj en nia organo;
- la aldonaj regularoj pri IFEF-kongresoj, pri terminara kaj pri fakaplika laboroj estis pli bone ordigitaj, por ke la diversaj farendaĵoj sinsekvu pli logike kaj klare. Pri junulara regularo intertempe oni devis rezigni;
- la tabelo pri limdatoj estas vere bona rememorilo: necesis nur ĝisdatigi ĝin, same kiel IFEF-organigramon;
- je la fino de la verketo la leganto trovas du certe interesajn novaĵojn. La unua estas INDEKSO LAŬTEMA, kiu konsistas el listo de la plej oftaj temoj kun la koncernaj paĝnumeroj. Ĝia celo estas pli rapide kaj komplete trovi serĉitaĵojn laŭ diversforma vicordo. La dua estas simpla represado de la ĉiam valida LABORPLANO DE IFEF, en kiu estas tre klare indikitaj la ĝeneralaj taskoj de la Federacio, de la landaj asocioj, de la komisionoj kaj komisiitoj, por ke ĉiu interesito havu ilin ĉiam submane kaj subokule.

Pri la eldonkvanto, oni decidis presi ĝin tiomnombre por ke ĉiu membro de IFEF ricevu kopion, pere de sia landa asocio.

Fine necesas substreki notindan, gratulindan, rezulton. La tutaj laboroj daŭris "nur" unu jaron. Fakte la komitato decidis starigi apartan komisionon en Perpignan kaj jam en Salou ĝi povis tre rapide kaj unuanime aprobi novan tekston. Tio estas eĉ pli rimarkinda kompare kun la pasinta fojo, en kiu necesis tri jaroj kaj pli multaj diskutoj, precipe dum Lugano-kongreso en 1972.

Ĉifoje kelkamonata, kolektiva, vere harmonia laboro kuntrenis la komisionanojn kaj preskaŭ ĉiujn komitatanojn. Dankon al ĉiuj. Kaj mi prave devas mencii kroman ludanton: mian komputilon, ĉar ĝi havis gravan rolon dum la tuta afero.

Bone orkestrita laboro permesis ke de la unua malneto an aŭgusto 1988, tra enskribo per komputilo, diversaj reviziadoj de la komisionanoj, du petoj por ricevi sugestojn de la komitatanoj en februaro kaj aprilo 1989, kelkaj aldonaj marĝenaj korektoj en Salou, ĝis la lasta purigado dum estrarkunveno en Bologna en septembro 1989, fine IFEF jen havas sian novan statuton. Restas nur kelkaj teknikaj presejaj kaj distribuaj tempoj antaŭ ol povi ĝin plene utiligi, espereble kun bona profito por nia Federacio kaj por Esperanto.

Romano BOLOGNESI

INDIKOJ PRI HUNGARAJ ŜTATFERVOJOJ MÁV

La kvaran fojon MÁV eldonis jaran statistikkajeron en Esperanto. Denove sur 20 paĝoj legeblas amaso de informoj, tabeloj, mapoj.

Ekzemplo:

La relolongo de MÁV (sen privatfervojoj) je stato 31.12.1988 estis:

Normalŝpuro	7403	km
Etŝpuro	176	-
Larĝaŝpuro	35	-
Sume	7614	-.
Unutraka estas	6467	km
Dutraka estas	1147	-
Elektrizita estas	2078	-.

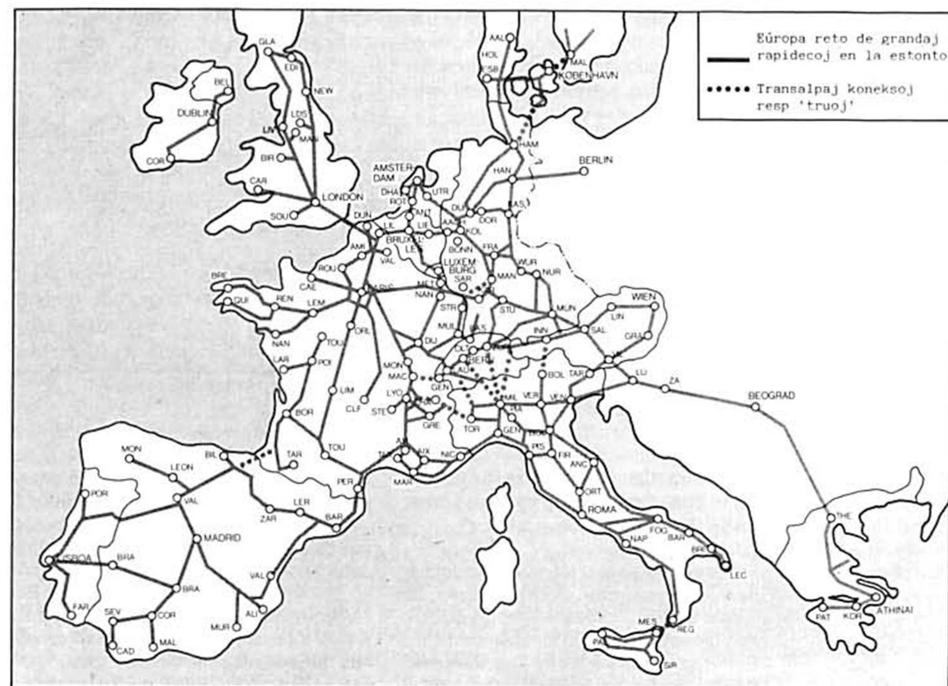
Kune kun la plurlanda uzo de Esperanto en horarlibroj la jena kajero estas imitinda ekzemplo de oficiala uzo de Esperanto ĉe la fervojoj.

(Vidu ankaŭ IF 3/1989, paĝon 43).

■

RETO DE RAPIDAJ FERVOJAJ LINIOJ EN EŬROPO

de mgro Gvozden Sredić



La eúropaj fervojoj zorgeme preparas sian estontecon. Laú tiuj planoj, ĝis la fino de ĉi tiu jarcento devus esti realigita, almenaú en ĉefaj trajtoj, reto de "rapidaj" linioj, kiu ebligus signifan mallongigon de vojaĝdaúro inter la grandaj eúropaj metropoloj kaj aliaj ekonomiaj centroj. La ege komfortaj trajnoj traveturus distancojn de 1000 km en nur kvin-ses horoj, kio hodiaú estas praktike neimagebla. Gis la jaro 2010 tiu alloga fervoja sistemo de "rapidaj" linioj devus esti realigita en totala longeco de ĉ. 30.000 km el kio 19.000 km estus novaj linioj, respektive linioj, kiuj grandparte estus komplete rekonstruitaj. Laú la nunaj antaúvidoj, la sistemo povus esti ekonomieca kaj havi grandan signifon por la eúropa kontinento des pli pro tio se oni konsideras kiaj problemoj atendas la homaron en la ŝosea kaj aera trafikoj pro troa ŝarĝiteco, respektive pro diversaj ekologiaj problemoj ĝenerale.

Komisiono de la Eúropa komunuaĵo (EK) kaj la Eúropa parlamento jam signalis "verdan lumon" por la konstruo de sistemo de "rapidaj fervojaj linioj" en la Okcidenta Eúropo. Tiucele estas ellaborita agadprogramon, kiu speciale akcentas "realigon de altkvalitaj linioj inkluzive ankaú rapidajn liniojn inter grandaj urbaj aglomeraĵoj". Oni devas ankaú konsideri ke Aústrio kaj Svisio praktike jam aliĝis al la fervojoj de EK tiel ke la sistemo de "rapidaj linioj" ampleksos ankaú tiujn du landojn.

La fakto estas ke la "koro" de Eúro-

po apartenas al la plej dense loĝataj regionoj en la mondo. En la 12 landoj de EK, kune kun Aústrio kaj Svisio, laú fidindaj statistikoj, vivas ĉirkaú 340 milionoj da homoj. Tre granda parto de tiu loĝantaro vivas en grandaj urbaj aglomeraĵoj kaj estas ekzemple ekonomia regiono Rejno/Ruro kun preskaú 10 milionoj da loĝantaj, Parizo (kaj ĉirkaúaĵo) kun 8,7 milionoj, Londono kun 6,7 milionoj, aú ĉirkaú 6 milionoj en la regiono inter Roterdamo kaj Amsterdamo en Nederlando. En Madrido respektive Ateno oni kalkulas po tri milionoj kaj simila situacio estas ankaú en itala metropolo Romo. En la regiono Rejno/Ruro vivas ĉirkaú 2,5 milionoj da homoj. Similaj koncentriĝoj ekzistas ankaú en aliaj regionoj de Eúropo.

Realigo de la sistemo de "rapidaj linioj" devus pasi tra tri grandaj etapoj. Jam komence de la sekvonta jardeko estos eble vidi la unuajn konturojn de la sistemo, ĉar la unuopaj fervojoj jam disponas pri certa nombro de la "rapidaj linioj". Meze de la naúdekaj jaroj devus jam ekzisti ankaú "rapida linio" inter Parizo kaj Kolonjo tra Bruselo, respektive Amsterdamo. En la jaro 1993 post malfermo de la tunelo sub la Maniko realiĝos la konekso per la "rapida linio" inter Parizo kaj Londono.

Laú prijuĝoj de kompetentaj fakuloj, jam en la jaro 1995 en Eúropo povus ekzisti 12.300 km de novkonstruitaj kaj rekonstruitaj linioj por grandaj rapidecoj. En la unuaj jaroj de la sekvonta jarcento (ĝis la jaro 2005) la eúropaj fervojoj disponos ankoraú pri 7.100 km de novaj kaj 8.400 km de rekonstruitaj fervojoj. Krom tio ĝis tiu limdato estos necese konstrui ankaú vicon da kunligaj linioj kaj kurtaj plilongiĝoj por kompletigo de la sistemo.

Totale, do, eúropaj fervojoj metos je dispono de loĝantaro sur la "malnova kontinento" kaj al ĝia unuiĝinta ekonomio komence de la sekvonta jarcento, kiu jam frapas al niaj pordoj, sistemon de "rapidaj linioj" longan ĉirkaú 30.000 km. Sur tiuj linioj trafikos la trajnoj de alta komforto kaj kun la larĝa skalo de diversaj altkvalitaj servoj. Kompreneble, oni ne rajtas dubi ke tiuj rapideco kaj altkvalitaj servoj estos atingitaj per investo de grandegaj monsumoj, sed tio estas alia temo (kaj zorgo).

KIE ESTAS NUN BALKANIO EN TIU SISTEMO? Malfacila demando. Kun helpo de EK en Greklando oni verŝajne rekonstruos (kaj parte ankaú novkonstruos kun tuneloj longaj ĝis 30 km) linion Ateno-Tesaloniko-jugoslava landlimo. La linio kiu ligus Igumenitza (sur la Adria marbordo) kun tiu ĉefa linio estas sub granda demandsigno, kvankam ĝi estas tre grava (tie povus trafiki fervoja pramlinio kun itala haveno Bari). La plej granda problemo (geografie kaj finance) estas Jugoslavio, kies ĉefa transita linio Jesenice-Gevgelija estas longa preskaú 1400 km. Laú iuj planoj, ĝis la fino de ĉi tiu jarcento tiu linio devus esti rekonstruita por la rapidecoj ĝis 160 km/h. Turkio planas konstruon de fervoja tunelo sub Bosporo kaj rapidan linion inter Ankaro kaj Istanbulo. Pri Bulgario, Albanio kaj Rumanio oni nenion pli precize povas momente komuniki.

m-gro G.Sredič

FERVOJA KORESPONDA SERVO

Bonvolu noti la novan adreson de FKS:
Georges JOLY, 19 rue Seguin,
F-69002 LYON.
Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.
Aldonu internacian respondkuponon (aú francajn poŝtmarkojn) por ĉiu dezirata korespondadreso.

7a de aprilo 1989:

150 JAROJ UNUA GERMANA MALPROKSIMA FERVOJLINIO INTER LA URBOJ LEIPZIG KAJ DRESDEN

En monato aprilo 1989 festis la fervojistoj de GDR kaj kun ili tre multaj interesuloj el la respubliko kaj el eksterlando la 150an jubileon de solena malfermo de la unua germana malproksima fervojlinio inter la urboj Leipzig (Lejpcig) kaj Dresden pri la distanco de 115 km. Jam en la jaro 1833 deklaris Friedrich (Fridriŝ) List, hodiaŭ konata kaj honorata kiel pioniro de fervojaĵo, en sia skribaĵo "Pri la saksa fervoja sistemo kiel fundamento de la universala germana fervoja sistemo kaj speciale pri la konstruo de fervoja linio inter Leipzig kaj Dresden", siajn pensojn pri la graveco de la fervojaj konstruaĵoj por pliefikigi la nacian ekonomion.

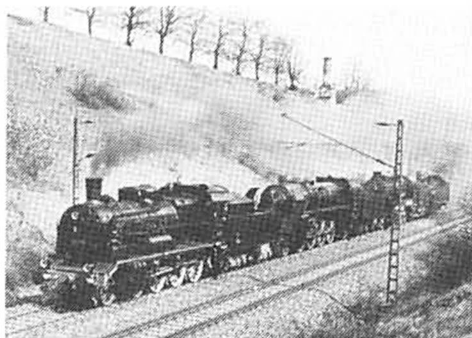


Foto 1: Survoje al la granda parado veturis ankaŭ vaporlokomotivtrajno konsistanta el la lokomotivtipoj 38205, 19017,58261 kaj 942105.

Jam dum la printempo de la jaro 1836 oni komencis la konstruon de la fervojlinio per teraj laboroj apud la vilaĝo Macharn (Maĥern).

Post unu jaro - je la 24a de aprilo 1837 - oni malfermis la unuan fervojlinian etapon inter Leipzig kaj loko Althen (Alten).

La unuan de februaro 1837 komenciĝis la taskoj por la granda konstruo de la unua fervoja tunelo apud la vilaĝo Oberau, realigita de ministoj laŭ montradoj de minista oficejo en Freiberg (montanakademia urbo en Saksio, suda parto de GDR).



Foto 2: La stacidomo NIEDERAU. La plej malnova stacidoma konstruaĵo eklumas en malnova beleco post kompleksa rekonstruado.

Post 32 monatoj la granda laboro sukcesis. Preskaŭ 700 000 kubajn metrojn, nur teron kaj ŝtonaĵon, oni devis transporti surloke, ĝis la 513 metrojn longa tunelo estis preta. La tunelo ekzistis ĝis la jaro 1933 kaj estis malkonstruita pro teknika stato. Hodiaŭ memorigas en la kilometro 92,3 de la L-D-fervojlinio ankoraŭ monumenta kolono (vidu foton n-ro 1) pri la loko de la iama tunelo.

La plej malnova stacidoma konstruaĵo, ankoraŭ en bona stato, konservata kaj funkciata troveblas en Niederau. Jam je la unua de aprilo 1842 finkonstruita, funkcias la stacidomo pli ol 147 jarojn.

En la katedro de la jubileaj solenaĵoj la konstruaĵo de la historia stacidomo de Niederau estis bone rekonstruita (vidu foton n-ro 2). La genia konstruanto prof. Johann An-

dreas Schubert (Ŝubert) - konata ankaŭ ekz. kiel konstruanto de Göltzsch-valponto (Gelĉ) - disvolvis la planojn por la unua germana lokomotivo "Saxonia". Ĝi estis konstruita en la maŝinfabriko Übigau, malgranda loko apud Dresden.

Hodiaŭ pli ol 230 trajnoj en pasaĝer- kaj vartrajna trafiko traveturas dum 24 horoj la elektrizitan fervojlinion.

Preskaŭ la tuta respubliko kaj tre multaj eksterlandanoj festis kun granda intereso je la 8a kaj 9a aprilo 1989 la 150an datrevenon de malfermo de la unua malproksima fervojlinio kun granda popola kaj stacidoma festo en urbo Riesa (Risa). Otto Arndt, la trafikministro de GDR, malfermis per salutvortoj la plej grandan fervojan veturilparadon en la historio de GDR. Pli ol 330 000 geamikoj de la fervojo ĉeestis en Riesa kaj vizitis la grandan aranĝon.

Relveturiloj el diversaj generacioj veturis dum pli ol du horoj sur la jubilea fervojlinio inter la lokoj Weissig kaj Riesa sub la aplaŭdo de la entuziasmigita amaso.

La entuziasmo atingis sian kulminon, kiam la funkcianta imitaĵo de la unua germana lokomotivo "Saxonia", konstruita en la RAW Halle/Saale (fervoja-propra riparejo de DR), de diligentaj fervojistoj laŭ originaj planoj (vidu foton n-ro 3).

Pli ol 60 diversaj lokomotivoj- funkciantaj kaj ne funkciantaj -, relveturiloj de tradicia vagonparko kaj ankaŭ la uzata vagonparko estis videblaj. Ankaŭ la vaporlokomotivtrajno, fotita jam antaŭtage survoje al Riesa, partoprenis i.a. al la granda parado, kiel la "Saxonia", dizellokomotivoj kaj ĝis la moderna dusistema lokomotivo de konstruserio 230.

Dum la festo ne mankis eblecoj ion aĉeti, ekzemple fervojajn raraĵojn dum la bone vizitita aŭkcio. Multaj pliaj aranĝoj restis okaze de jubileaj tagoj en Riesa.

La 150a jara jubileo de fervojlinio Leipzig - Dresden memoras plie kaj finiĝis per du veturil-ekspozicioj- en monato majo en Leipzig kaj dum monato aŭgusto 1989 en stacidomo Radebeul West al la linio kun granda fervoja tradicio.

Gerhard Zeidler

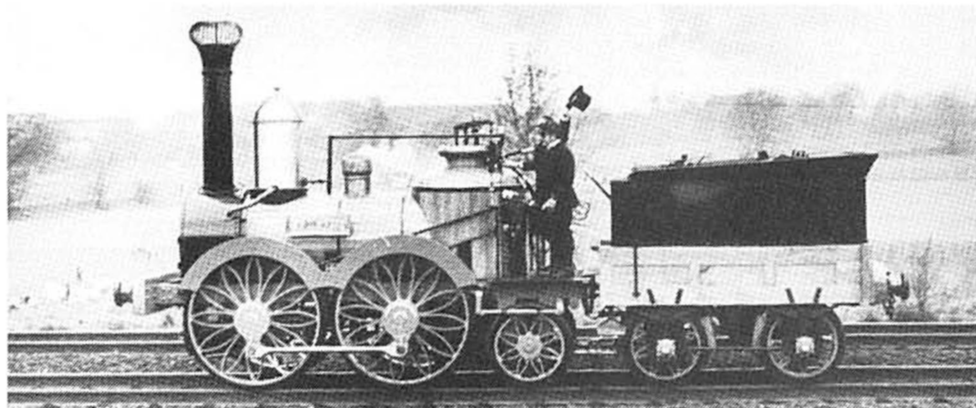
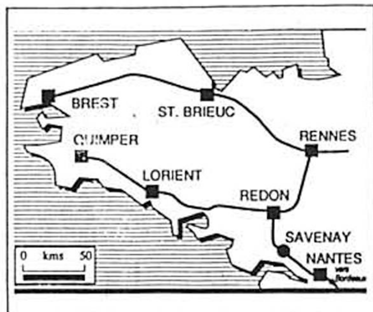


Foto 3: La brila punkto de la lokomotivparado en urbo Riesa estis inter pli ol 60 lokomotivoj la imitita legenda lokomotivo "Saksonia", la unua en Germanio konstruita lokomotivo. (Fotoj Gerhard Zeidler).

ELEKTRIZADO DE LA FERVOJLINIO PARIS AL BREST

En Francio, la tuta fervojlinio Paris-Brest estas finfine elektrizita. Tio konsistigas la unuan ŝtupon al la modernigo de la regionaj bretoniaj fervojoj, nun realigita ĵus antaŭ la ekfunkciiĝo de TGV-Atlantiko.



Tiel la okcidenta fervoja regiono iĝis la plej freŝdata elektrizita reto. La linio Paris al Le Mans estis elektrizata antaŭ la jaro 1939. Postvenis Le Mans al Rennes en 1965, kaj Rennes al Saint-Brieuc en 1987. De nun ne plu necesas anstataŭi la trakciilon sur la linio Paris al Brest, kie trafikos TGV. Sur la suda vojiro de Rennes al Vannes, Lorient kaj Quimper, la elektroinstalado finiĝos nur en 1992. Do, la pasaĝeroj devos trajnŝanĝi en Rennes.

Ĉi tiu modernigo estas la konsekvenco de la bretonia fervojplano interkonsente akceptita en junio 1979. Tiu plano tiam proponis, ke SNCF pagu du trionojn el la tutaj modernigaj kostoj. La restanta triono estu pagata far la franca ŝtato.

La totala sumo elspezita por la linio Paris al Rennes estas 1 miliardo 640 milionoj da frankoj. Inter aliaj laboroj necesis renovigi 80% el la trakoj. Oni devis ankaŭ rekonstrui 63 pontojn kaj restaŭri 7 pasaĝerstaciojn. Necesis instali 1120 katenario-fostojn kaj disvolvi portantan kablon 722 kilometrojn longa.

La modernigo de la suda linio de Rennes al Quimper kostos la saman monsumon pro la traktado de 47 artkonstruaĵoj, kaj pro la modifoj de 137 trak-nivelaj pasejoj. La elektrizado atingos Lorient en 1991, kaj Quimper en 1992.

La moninvesto fare de SNCF kaj nia ŝtato estos kompletigata fare de la bretoniaj kaj ties ĉirkaŭaj regionoj. La tieaj elektitaj responsuloj disponigos necesajn kreditojn.

La elektrizado de la koncernaj linioj ebligos realigi la interligon de la bretonia fervojo kun la sudorienta LGV (Grandrapida linio). En 1993 realiĝos la interkonekso de ĉiuj LGV, kiu tiam ebligos la veturadon sur la venonta internacia fervojaro grandrapida. Tamen kuŝas manko: inter Nantes kaj Bordeaux SNCF konservis la dizelan trakcisistemon. Regionaj potenculoj deziras la elektrizadon de tiu linio, cele koneksi ĝin kun la futura TGV-linio Bordeaux al Lisboa (Portugalio). Nu, ĝis nun SNCF ne planis tian projekton.

Sed oni ja scias, ke en okcidenta Francio deziresprimo kapablas fariĝi konsiderinda postulo.

M.G.

FAKDELEGITO DE UEA PRI FERVOJOJ.

Individuaj membroj de UEA bonvolu pripensi la eblecon iĝi fakdelegito pri fervojoj. Tiel vi helpas al la prestiĝo de IFEF.

mgro Gvozden SREDIĈ

EKOLOGIA ASPEKTO DE MODERNA TURISMO
(Komunikaĵo por la 3a balkanlanda E-konferenco)

Turismo estas socia kaj ekonomia homa aktiveco ĝenerale ege pozitive taksata en la tuta mondo. Unuflanke, ĝi ebligas al turistoj konatiĝi kun proksimaj kaj foraj landoj, iliaj vidindaĵoj, kulturoj kaj homoj. La evoluiĝintaj trafikaj rimedoj (aŭtomobiloj, aviadiloj, fervojoj, ŝipoj) ebligas nuntempe al la homoj rapide kaj komforte viziti praktike la tutan mondon. Tio estas unu el la flankoj de tiu multfaceta afero, rigardata el la angulo de vizitantoj (vizitemuloj).

Kompreneble, kiel kutime, ekzistas ankaŭ alia (same pozitiva) flanko: la ekonomia. La vizitantoj kutime devenas el la riĉaj evoluintaj industriaj landoj kaj pretas bone pagi por kontentigo de sia scivolemo (aŭ ripozemo). El tio bone perlaboras turismaj, transportaj, hotelaj, restoraciaj kaj multaj aliaj kompanioj. Tre interesataj pri tiu evoluo estas kompreneble ankaŭ vizitataj landoj: turismo estas por ili iaspeca eksporto de suno, vidindaĵoj, maro, manĝaĵoj kaj trinkaĵoj, memoraĵoj, tre diversaj servoj ktp. Kaj tiu aktiveco alportas devizojn, ĝenerale mankanta afero en tiuj landoj.

Sed ... Eksistas ankaŭ alia flanko de la afero, tiu ekologia, kiu minacas ne nur turismon sed la tutan nuntempan homan civilizon, kiu jam ricevis kromnomon "civilizo de forfalaĵoj". Kompreneble, ne ĉiuj forfalaĵoj sur la Tero venas el turismo (ĝi eĉ produktas eble nur etan parton de ilia amasa kvanto), sed fakto estas ke ankaŭ la turismo havas tute certe siajn negativajn tiusencajn influojn (kontribuojn). Ni menciu nur supraĵe kelkajn el ili, eble la plej gravajn:

- konstruo de novaj fervojaj kaj ŝoseaj linioj kaj aliaj trafikaj instalaĵoj forprenas fekundan tergrundon kaj malbeligas la naturan ĉirkaŭaĵon;
- trafikiloj (aŭtomobiloj, fervojo, aviadiloj) faras grandan bruon, ellasas danĝerajn gasojn, mortigas homojn kaj prenas multegan spacon en la urboj dum la nemoviĝo (aŭtomobiloj);
- ankaŭ la turistoj mem ne estas tute senkulpaj: ili faras bruon (precipe dumnokte), ofte malbeligas vizitatajn vidindaĵojn, postlasas diversajn forfalaĵojn (kompreneble, ili postlasas ankaŭ monon, sed la mono ne estas ĉio, ĉu?).

Tio ne estas kompreneble ĝenerala atako kontraŭ turismo, sed nur provo montri ankaŭ la alian "malhelan" flankon de tiu socia kaj ekonomia aperaĵo. La turismo prezentas tiom da gravaj kaj diversspecaj interesoj, ke oni tutcerte ne povas ĝin haltigi aŭ en ia ajn maniero bremsi ĝian pluan evoluon. La celo de tiu mallonga eseo estis nur, ekirante de evoluinta ekologia konscio de la homaro, instigi al serĉo de vojo kaj ebleco pacigi tiujn du malsamajn tendencojn: kontentigi amasan homan scivolemon pri aliaj landoj, iliaj naturaj kaj kulturaj vidindaĵoj, sub kiom eble pli malgranda ekologia endanĝerigo de tiuj riĉaĵoj apartenantaj al la tuta mondo (kaj ankaŭ al nia posteularo).

Pro tio mi varme rekomendas al la Konferenco inviti ĉiujn turistojn en la mondo dediĉi multe pli da atento al protekto de la naturaj kaj aliaj vidindaĵoj en ĉiuj anguloj de la Tero, ĉar tio estas tute evidente en nia komuna intereso. ■

FERVOJ-TRAMPE TRA KASTILIO
aŭ KIEL LERNI ŜATI LA FERVOJISTOJN

La Esperanto-poeto kaj esploristo Poul Thorsen jen rememoras la junaĝon kaj kelkajn travivaĵojn en Hispanio. Ni ĉerpis la fragmenton el eseo en la internacia magazino MONATO:

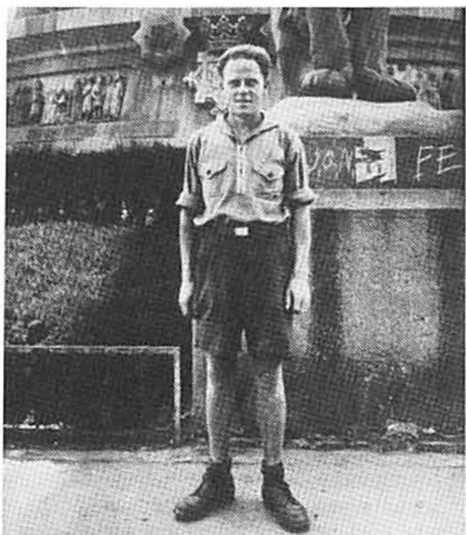
Dum vagado en junaj jaroj mistike allogis la blueska silueto pirenea. Ne eblis rezisti trakrozemon piede kun sako surdorse. Spite al varmego ĝis senkonsciiĝo, supren, supren kun poŝtuko surkape - urĝe necesis je ĉiu okazo freŝiĝi ĉe ĉiu fonto, ekstere, interne.

Finfine, sur la pli ebena Aragonio mi ekhavis la ideon daŭrigi per ŝarĝvagonoj sur la fervojo, do senbilete. Unue tute eksperimente, poste pli kaj pli obsede tiamaniere atingi Madridon.

Nokte, sub granda ruĝe flava luno mi instalis min en bremskupeo de suddirekta trajno. Necesis ruze sin kaŝi, kiam aperis gardantoj aŭ civilgvardistoj. Tiuj "lakĉapuloj" havis flaron por tute surprize sin montri en la horizonto de suspektulo. Aliflanke, feliĉe povis okazi, ke iu aŭ alia fervojisto, kiu ekvidis per sia nokta lanterno figuron de mizera dorsosakulo, simpatie pretervidis la kompatindulon - kaj eĉ en pli ol unu okazo metis manon sur unu relo por indiki pli konvenan direkton. De tiam mi havas tre altan opinion pri fervojistoj.

Preter sennombraj brilblankaj iberiaj urboj, ĉiam sur monteto ĉirkaŭ katedralo aŭ kastelo, tra tuneloj aŭ lozaj ravinoj, tra Kastilio, triumfe sed ĝis la ekstremo de fizika elteneblo.

Kompreneble ja necesis fojfoje forlasi la relvojon por trovi akvon kaj



La migranta aŭtoro, Barcelono, 1936.

panon aŭ por sen tro da konscienco "organizi" provizon de legomoj kaj fruktoj. Ankoraŭ memorindas la marcipandolĉa gusto de freŝaj terpomoj rostitaj en braĝo de soleca bivakfajro.

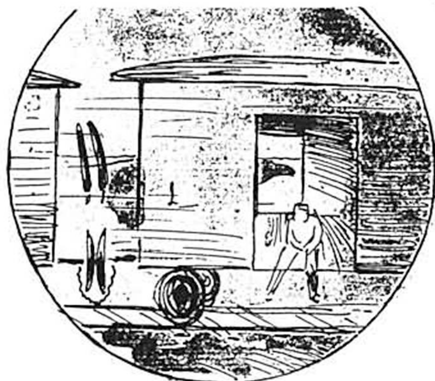
Por esti konstante vojaĝpreta nepris tranokti surkampe, jen sola, jen kun hazarda bando de samsortuloj. Plena deko ni iam nestis en pajlamaso sude la urbo Barbastro. Ne ĉiuj civilize aspektis, sed spite al la paŭperismo al neniu okazis domaĝo, male, inter ĉiuj ŝvebis plena solidaro, eĉ dum almozado.

Mizero lernigas ekzemple deĉifri kodojn pri destinoj skribitaj per kreto sur vagonoj. Malsato pelas la lingvan komprenon. Speco de frateco povas spontane naskiĝi dum tagnokta persistado por la vivo, ekzemple kun bubo-ŝupurigisto, mi kun dorsosako, li inter rimenoj de plumpa kesto enhavanta vitalajn akcesoraĵojn por la nobla arto de cirado. Tiel ni

grimpis pli kaj aúdace virgajn vartrajnojn. Ni lernis elekti deklivon, kie estis eble kun bona ŝanco kuregi laúlonge la vagonoj, kiam la lokomotivo anhele perdis sian akcelon. Tiam ni, kurante, streĉis por kapti preterflugantan ŝtupon, svinge nin levis por plugrimpi eĉ sur la tegmenton. Tie ni povis ulule kantaĉi kaj - atente pri la multaj, malaltaj tuneloj - manĝi, trinki, kaj eĉ male.

Tiel okazis la alveno en Madrido komforte sur bretaro de pluretaĝa ŝafvagono. Pli elprove evoluis la retreto norden, norden. Obstina luktado kontraú subnutro, soifo, trolaco, dormemo, malpuro - ĉio sub konstanta premo de mortminaca malrapido de la transportiloj, ĝis mirakla ektrovo, ke estis relative simple rampe sin loki en hundokaĝon sub multaj personvagonoj. Tiel finiĝis la transmonta, alta strebado: Elkonsumita dusemajna hundovivo kiel trampo sub la ekzisto-nivelo. Belaĉa aventuro, tamen ne konsilinda por dorlotuloj. La lasta semajno limake pasis pro postdoloroj el disartikigita pojno post glitfalo sur mula asfalto en la urbo Burgos ...

■



TK-INFORMOJ

Per Terminara Kuriero 71, kiu aperis en decembro 1989, ni komunikis la organizan sistemon por nia komuna laboro.

Jen la fundamenta interkonsento por nia komuna agado. Dum la sukcesa tradukado por la Fervoja Terminaro tiu sistemo ja fariĝis kutima proceduro inter ni. Tamen necesas denova antaúokuligo, precipe por la multaj novaj kunlaborantoj.

Ni prezentas la tutan sistemon facile superrigardebla sur unu folio.

Preskaú ĉiu nacia Terminara Sekcio en IFEF diligente laboras por povi baldaú prezenti nian tradukaĵon kun la aldono de sia nacia lingvo.

Tiuj Nacilingvaj Vortaroj (NV) ja estas la kulmino de nia klopodo. Per tio vi, kara leganto, havos rektan utilon el nia Fervoja Terminaro, nome:

- vi povas legi la terminojn en via nacia lingvo kaj en Esperanto,
- vi povas utiligi trans la Nacilingva Vortaro la UIC-Terminaron en la lingvoj F, D, GB, I, E, NL,
- vi povas utiligi per la Nacilingva Vortaro ankaú la lingvojn de aliaj nacioj, ĉar

<u>ĉiu Nacilingva Vortaro estas identa en ĉiuj nacioj.</u>

- - Per tio estas Esperanto la ŝlosilo al aliaj lingvoj! - -

La sekvonta paŝo estos la kolekto de novaperintaj fervojaj fakvortoj. Per tio ni sekvos la evoluon ĉe la Fervojo - kaj vi povos tiam konstati, ke

<u>la ESPERANTO-faklingvo de la fervojistoj estas la plej aktuala.</u>

Dieter Hartig

NEKROLOGO

La 4an de majo 1989 mortis en Sheffield (Britio) nia amiko **Horace J. Clayton** je la aĝo de 92 jaroj. Li naskiĝis la 15an de junio 1886.

Antaŭ la morto li restis en malsanulejo dum pli ol du monatoj, li iom post iom iĝis pli malforta kaj tiel finiĝis lia multeokupata kaj interesplena vivo.

Li estis tre, tre konata en nia fervojista Esperanto-medio kaj partoprenis en ĉiuj IFEF-kongresoj. Ni memoras la mirindan postkongreson de li organizitan en Sheffield post la 29a IFEF-kongreso en Swanwick (Britio) dum 1977a jaro.

En la foto oni vidas lin inter geesperantistoj, inter kiuj geedzoj Gimelli kaj geedzoj Ceci de Bologna (urbo kiun li multfoje vizitis dum siaj vojaĝoj), antaŭ la kongresejo de la Regensburga IFEF-kongreso dum la jaro 1981a.

Pliajn informojn pri nia meritplena esperantisto-propagandisto vi povos legi en la aŭtobiografio de li verkita en 1979, havebla ĉe la libroservoj.



Horace Clayton meze, 'kaptita' de italaj geamikoj.

La 27an de novembro mortis 73jara d-ro **Ortwin Brodt**, FRGermanio. Li studis ĝermanan, latinidan kaj klasikan filologiojn, krome komparan lingvosciencon. En 1939/40 li doktoriĝis kaj trapasis la ŝtatan ekzamenon por gimnazioj. Partoprenínte la militon en Afriko li restis militkaptite en la Saharo, kie li prelegis en t.n. "kampo-universitato". Hejmenveninte li gvidis post 10jara instruado en Dillenburg preskaŭ kvaronjarcenton la gimnazion en Weilburg. Kiel unua li instalis tie - vojmontra en nia respubliko - klasojn por reallernejaj finstudintoj; tiu "vertikala traireblеco" hodiaŭ estas memkomprenebla. En kolegaro, partio kaj komunuma politiko li agadis en pluraj honoroficoj, i.a. kiel prezidanto de la distrikta parlamento Oberlahn. Pro ĉi tiu multflanka laboro oni honoris lin en 1982 per la federacia merito-kruco.

Sed d-ro Brodt rigardis rigardis ankaŭ trans la naciajn limojn. Jam kiel 16jarulo li lernis en Frankfurto Esperanton kaj biciklis aventure al la Universala Kongreso en Stokholmo. La entuziasmon de siaj junaj jaroj revivigis la pensiulo. Senlace li laboris por vortaroj kaj precipe por la en 1985 eldonita "Germana Antologio". Tie liaj literatur-historiaj superrigardoj kaj enkondukaj vortoj modele reliefigas la spiriton de la diversaj epokoj. Dum elekto kaj korektado de tekstoj, reciprokaj vizitoj kaj interparoladoj kun la eldonisto, impresis min d-ro Brodt kiel fake kompetenta, kritike akompananta kaj ĉiam helpopreta, afabla homo. Ĝis la lasta vivotago li dediĉis sin al literatura verkado.

Dum la funebra ceremonio s-ro Kiefer metis florkronon en la nomo de GEA, de la Frankfurta grupo, de UEA, GEFA kaj BSW. Skizinte liajn meritojn li esprimis profundan dankon por la sindona agado de d-ro Brodt en la

movado. Precipe li akcentis liajn pacamon kaj strebadon al pli bona sinkompreno trans la lingvajn barojn finante en la internacia lingvo per "Dio donu al li la pacon!"

Helmut Rössler

Kompletigo flanke de GEFA/ Fervojista Esperanto-grupo Frankfurt

D-ro Brodt vigle partoprenis la kongresojn de IFEF kaj de GEFA, same li regule partoprenis la aranĝojn de la BSW-Esperanto-grupo Frankfurt.

Plie li ĉiam donis valorajn konsilojn kaj precipe li helpis nin per sia science fundamentita lingvoscio. Per tio li i.a. lastatempe kunlaboris tre malfacilajn lingvajn demandojn solvindaj en la revizio de la tradukoj de internaciaj konvencioj pri pasaĝer- kaj vartrafiko (CIV kaj CIM) en la Internacian Lingvon.

IFEF per la plumo de Egon Kiefer.

NIAJ JARKUNVENOJ

DEFA

Dum la semajnfino 24a-25a de marto 1990 DEFA jarkunvenos kune kun la aliaj danaj E-societoj en la nordjutlanda urbo AALBORG. Informojn pri la aranĝo donas la kasisto de IFEF.

JAFE

La 21an de aprilo 1990 JAFE 'iomete' jubileos dum sia jarkunveno en VRANJE, ĉar antaŭ 35 jaroj oni fondis JAFEn. Tio okazis la 3an de aprilo 1955. Informoj ĉe JAFE, Poŝtfako 563, YU 11001-BEOGRAD.

Turisma Semajno en Malto

Sur insulo Malto ne plu ekzistas fervojoj, sed Walter Ullmann priskribis la restaĵojn en artikoleto en IF n-ro 3/1986.

Esperanto-Societo de Malto invitas al la TRIA INTERNACIA TURISMA SEMAJNO EN MALTO la 24an ĝis 30a de aŭgusto 1990.
La programon antaŭvidas kulturajn ekskursojn, i a al la ĉefurbo Valletta, al la malnova ĉefurbo Mdina, al famaj pratemploj, prelegojn kaj filmojn, distrajn vesperojn.

Limdato por aliĝo: 1an de jnuio 1990.

Prospekto kaj aliĝilo haveblaj ĉe Esperanto-Societo (Malta), P.O.Boks 142, VALLETTA, Malta.

ENHAVO

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en februaro, estas 01.02.1990.

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved.